

2022-03-18

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Remissvar

**Angående promemorian – Särskilda åtgärder vid allvarig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet till följd av Rysslands aggression mot Ukraina**

**Dnr: I2022/00657**

*Tåg företagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som har närmare 17.000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer. Tåg företagen ingår i förbundsgruppen Almega, som är en medlemsorganisation inom Föreningen Svenskt Näringsliv.*

## Förslaget i korthet

I promemorian föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer över ska få meddela föreskrifter om identitetskontroller vid transporter som utförs med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från annan stat. Regeringen ska också få meddela föreskrifter om tillsyn, kontroll och sanktionsavgifter för att se till att åtgärder har vidtagits med stöd av lagen följs. Ansvar för kontroll av identitetshandlingar föreslås läggas på transportörer i samband med inresa till landet, trots att detta utgör en tydlig myndighetsutövning som bör utföras av Polismyndigheten, med bistånd av Tullverket och Kustbevakningen.

Tåg företagen har full förståelse för behovet av tillfälliga lagar utifrån att säkerställa EU:s inre gränser och därmed Sveriges gränser. Det finns sociala och humanitära så väl som säkerhetspolitiska hänsyn som bekräftar behovet.

Remisstiden är emellertid mycket kort (tre dagar), och Tåg företagen har inte haft möjlighet att göra en fullständig genomlysning av förslaget och dess konsekvenser för Tåg företagens medlemmar. 2015 hade remissinstanserna endast två dagar för motsvarande förslag vilket ledde till att Lagrådet ansåg detta som otillräckligt beredningsunderlag och skäl nog att avstryka förslaget. Till detta bör påpekas att även tiden till införandet, redan till den 8 april

2022, är alldeles för kort för att införa nya rutiner för samt att biljetter redan är sålda med helt andra resevillkor

## **Synpunkter**

Tåg företagen noterar att regeringens förslag till ny lag och förordning i mångt och mycket liknar den förordning som togs fram i samband med flyktingkrisen 2015 detta trots den kritik som då framfördes. För Tåg företagens medlemmar och dess resenärer fick lösningen starkt negativa konsekvenser vilket även framgår av promemorian med avveckling av trafik, stor påverkan på arbetspendlingen mellan Danmark och Sverige samt stora ökade kostnader. Inte heller denna gång är det framlagt hur transportörerna ska kompenseras för de ökade kostnaderna när de tilldelas ansvar som bör åligga polisen och som dessutom leder till förlorade intäkter. Även detta är en upprepning från 2015 då detta reglerades i efterhand efter hemställan från Tåg företagen tillsammans med Sveriges bussföretag och Svensk sjöfart.

I punkt 1.1 beskrivs bakgrunden till varför den nya lagen föreslås men det är viktigt att beakta huruvida utpekade parter har möjlighet att leva upp till lagstiftningen. Tåg företagen ser det inte som möjligt att upprätthålla Sveriges gränsskydd med – i vårt fall – tågpersonal. När det handlar om att vidta åtgärder i anledning ”allvarlig fara för den allmänna ordningen” är det direkt olämpligt att lägga det ansvaret på upphandlad obeväpnad bevakningspersonal, eftersom det är en uppgift som bör åligga polisen. Det är myndigheter som har att tillämpa rättsstatens våldsmonopol. Vidare har Järnvägsföretagen inte den organisation och den infrastruktur som krävs för att dessa kontroller ska ske på ett ordnat sätt. För att så ska ske är tillgång till infrastrukturen av avgörande betydelse, vilket möjligen kan uppfyllas av infrastrukturförvaltare såsom Trafikverket och Banedanmark.

Gränskontroll med identitetskontroll utgör myndighetsutövning och bör även fortsättningsvis utföras av Polismyndigheten med bistånd av Tullverket och Kustbevakning, inte av transportören. Dessa myndigheter har den utbildning och kompetens som krävs för att bedöma äkthet och giltighet av ett brett spektrum av identitetshandlingar.

Det är inte tydligt var lagstiftningen gäller geografiskt, dvs på närmsta ort för stopp utanför Sveriges gränser eller endast innanför Sveriges gränser.

För det fall transportören ändå ska utföra polisiära uppgifter, bör det självfallet utgå ersättning för dessa kostnader, där vi noterar förekomsten av risk för höga sanktionsavgifter. Här måste kompensationen inte bara gällande kostnader utan även förlorade intäkter, färre tåg p.g.a. byråkrati och kostnader men för tappade resenärer som väljer andra trafikslag för att slippa det krångel som denna hantering innebär.

## **Sanktionsavgifter och utförd kontroll**

Om inte transportören genomför identitetskontroller kan den åläggas sanktionsavgift på 50 000 kronor per transport. Sådana sanktionsavgifter kan komma att påverka företag som under pandemin drabbats hårt till följd av att resebranschen drabbades av strikta restriktioner och låg efterfrågan på resor.

I 4 § beskrivs transportörens skyldigheter och vi ser där ett antal utmaningar. En utmaning som föreligger i förhållande till våra resenärer är att tågvärdarnas svårigheter att kommunicera budskapet kring åtgärderna men även att verkställa åtgärder för att lösa gränsskyddet. Till detta kommer det faktum att tågpersonal inte har förutsättningar att kontrollera ett pass eller

ID-handlings äkthet/giltighet, till skillnad från tex passkontroll på en flygplats. Ett annat problem är hur tågpersonal ska kunna avgöra att resenären har en giltig identitetshandling eller att åldersbestämma att en person i sällskap verkligen är under 18 år. Ytterligare en fråga är hur ensamåkande barn under 18 år som inte har identitetsbevis ska hanteras.

Problem med identitetskontroller kommer att uppstå för linjetrafik över gränserna. En trafik som främst består av pendlare. Resenärer i linjetrafik har ibland olika typer av periodkort, till exempel månadskort eller rabattkort, och löser inte biljett för den enstaka resan. Därmed har de inte alltid med sig id-kort. Hur ska detta hanteras? Och vad gäller för barn under 18 som reser med olika typer av rabattkort?

Det stipuleras inte heller hur transportören ska kunna visa att en kontroll har genomförts och även bevisa att kontroll utförts i varje enskilt fall. Viktigt att förstå att passagerarlistor inte är rimligt att ta fram för tåg med resenärer som reser med regionala kollektivtrafikmyndigheters periodkort över Öresundsbron. Frågor om bevisbördan utreds inte närmare i promemorian, trots att transportören har ett strikt ansvar och kan erhålla sanktionsavgifter på 50 000 kronor per transport med risk för att trafiktillståndet återkallas. Här måste man beakta att Dataskyddslagen (GDPR) – till skillnad från 2015 – är en lagstiftning att förhålla sig till och här behövs vägledning kring vilka personuppgifter som kan samlas in och sparas för att kunna bevis att kontroll av identitetshandlingar genomförts.

Promemorian är otydlig i sin definition av vem som räknas som transportör. Å ena sidan sägs i § 3 i förslaget till förordning att en transportör är ”den som faktiskt utför en transport av passagerare med buss, tåg eller passagerarfartyg, oavsett om denne har ingått avtalet om transporten med resenären eller inte”, men å andra sidan framgår det på sid 24 att ”Biljetterna till Öresundstågen på den svenska sidan säljs av respektive regional kollektivtrafikmyndighet som alltså är ansvarig transportör i förhållande till resenären.”

I det fall regeringen beslutar om denna lag trots våra invändningar om möjligheten att visera passagerare och göra identifikationskontroller behöver järnvägsföretagen kompenseras för den ökade bemanningen som krävs samt även säkerställa att vår personal får rätt utbildning och förutsättningar för att kunna hantera detta ansvar. En sådan systematik aktualiserades även 2015.

För Tågföretagen

Gustaf Engstrand  
Näringspolitisk chef

Lina Lagerroth  
Näringspolitisk expert